WOŁYŃSKIE WIADOMOŚCI TECHNICZNE*)

Organ Wołyńskiego Stowarzyszenia Techników.

Przedpłata:
kwartalnie . . . 4 zł. 50 gr.
zeszyt pojedyńczy. 1 zł. 50 gr.
Konto P. K. O. № 80613.

Adres Redakcji i Administracji
Łuck, Sienkiewicza 22.
Redaktor przyjmuje:
środy i piątki w lokalu Redakcji od 18—19 w.
i w czwartki od 12—13.

Ceny ogłoszeń:
ogłosz. jednoraz. str. 1/1 80 zł.
„ „ „ 1/2 40 zł.
„ „ „ 1/4 22 zł.
„ „ „ 1/8 12 zł.
„ „ „ 1/16 6 zł.

№ 7 **Łuck, dnia 15 lipca 1928 r.** **Rok IV**

T R E Ś Ć:

Wołyńska Wystawa Rolniczo-Przemysłowa 1928 r.

Za przykładem innych dzielnic również i Wołyń powziął szczęśliwą myśl urządzenia wystawy rolniczo-przemysłowej w r.b. w dniach 1—7 września. Otwarcie wystawy nastąpi dnia 1 września o godz. 11 rano. Miejsce wystawy stanowi kompleks placów w Łucku w pobliżu Bursy Polskiej Macierzy Szkolnej i terenów koszar wojskowych wraz z placem wydzielonym pod budowę Gimnazjum Państwowego przy ul. Piłsudskiego. Poza znaczeniem państwowo-politycznem wystawy, Wołyniowi przypada możność zaprezentowania swej wytwórczości i bogactw naturalnych, jakiemi rozporządza, wobec szerokiego ogółu społeczeństwa a także świata — zważywszy, że okazowe eksponaty Wołynia będą reprezentowały go na Powszechnej Wystawie Krajowej, która odbędzie się w roku przyszłym w Poznaniu.

Niezawodnie Wołyń, jako dzielnica wybitnie rolnicza, najbardziej reprezentować się będzie na Wystawie pod względem produkcji roślinnej, hodowlanej i przetworczej, nie mniej jednak stale rozwijający się, aczkolwiek w dość trudnych warunkach, przemysł Wołynia winien okazać swe oblicze i uzyskać prawo wystawowego obywatelstwa.

Słuszną tedy była intencja Komitetu Wystawowego, że dał możność przemysłowi Wołyńskiemu zaprezentować się na tej wystawie okazu rolnictwa.

Całokształt Wystawy obejmują sekcje fachowe a mianowicie:

I. *Sekcja produkcji roślinnej* z działami— nasiennym, maszyn i narzędzi rolniczych, przemysłu rolnego (cukrownictwo, browarnictwo, gorzelnie, młynarstwo) chmielarstwo, tytoniarstwo, przemysł spożywczy.

II. *Sekcja produkcji zwierzęcej*, uwzględniająca— hodowlę bydła, hodowlę koni, hodowlę świń, owiec, drobiu, hodowlę ryb.

III. *Sekcja leśna i łowiectwa.*
IV. *Sekcja ogrodnicza i pszczelarstwa.*
V. *Sekcja organizacji rolniczych.*
VI. *Sekcja wiedzy rolniczej.*
VII. *Sekcja meljoracyjno-budowlana i pożarnicza* z podsekcjami: drogową, meljoracyjną, budowlaną i pożarniczą.
VIII. *Sekcja wyrobów ludowych.*
IX. *Sekcja rzemieślnicza.*
X. *Sekcja historyczno-etnograficzna.*
XI. *Sekcja szkolnictwa i wychowania.*
XII. *Sekcja higjeny i opieki społecznej.*
XIII. *Sekcja spółdzielcza.*
XIV. *Sekcja ogólna.*

Dla umożliwienia transportu eksponatów Komitet Wystawowy poczynił odpowiednie starania w Dyrekcji Kol. Państw. o ulgi dla powrotnego przewozu eksponatów z Wystawy do miejsca, skąd były nadesłane. Ulgi te wynoszą 66%. Ponadto firmy ekspedycyjne w Łucku zastosowały jednolite opłaty dla transportów ze stacji w Łucku na plac wystawowy.

Eksponaty wyróżniające się otrzymują na podstawie orzeczenia Komisji Sędziów odznaczenia.

Pozostawiając Rolnictwo wraz z Sekcją Leśną jako działy odrębne, w krótkości przystąpimy do przeglądu tego, co, w myśl otrzymanych przez nas informacji, zamierzają wystawić sekcje Przemysłowa i Techniczno-Budowlana.

Odradzający się po zniszczeniach wojny światowej przemysł cukrowniczy reprezentowany będzie przez cukrownię Szpanowską. Cały szereg poglądowych zestawień i wykresów porównawczych uświadomi ogółowi o postępach, jakie zostały dokonane w stosunkowo dość krótkich odstępach czasu. Bardzo ciekawym eksponatem bę-

*) Z niezależnych od Redakcji przyczyn zmiana nazwy czasopisma została odroczona.

dzie wykonany model cukrowni ze wszystkiemi urządzeniami wewnętrznemi, poglądowo ilustrujący proces otrzymywania z buraków cukru. Prezes sekcji, a naczelny dyrektor cukrowni inż. Troniewski osobiście kieruje pracami, co daje gwarancję wszechstronnego i fachowego ujęcia sprawy. Browarnictwo jako podsekcja reprezentowane będzie przez znaną Wołyniowi firmę „Bergszlos" z Równego, która łącznie z innemi browarami Wołynia opracowuje swe ciekawe eksponaty dla wystawy. Podsekcja działu gorzelnictwa spoczywa w rękach p. St. Lipińskiego, który dokłada usilnych starań, aby sprawę tę należycie ująć i podać do wiadomości, tembardziej, że przed wojną swiatową przemysł gorzelniczy na Wołyniu przedstawiał się nader poważnie, czego dowodem służyć mogą setki dotychczasowo nieodbudowanych po spaleniu gorzelń, jakie spotykamy po najrozmaitszych większych majątkach. Dzięki pomocy, okazywanej przez Związek Młynarzy przy Związku Kupców w Łucku, i współpracy Biura Technicznego „Betew" z Łucka, przemysł młynarski Wołynia w tej podsekcji zostanie poraz pierwszy ujęty w szaty wykresów i właściwej statystyki dla zobrazowania stanu, w jakim się znajduje. Ponieważ po rolnictwie i przemyśle leśnym, przemysł młynarski stanowi poważny czynnik w życiu gospodarczym Wołynia, niezawodnie obudzi powszechne zainteresowanie na wystawie.

Racjonalność inwestycji elektrycznych uzasadniać będzie okazowy model elektrowni Horochowskiej, wykonywany sumptem Zarządu miasta Horochowa. Wyodrębniona sekcja Techniczno-Budowlana, z dyrektorem inż. F. Księżopolskim jako Prezesem na czele, wiele starań i uwagi poświęca dla zobrazowania istotnego stanu i najbliższych zamiarów na przyszłość w działach drogowym, meljoracyjnym, budowlanym.

Tak więc dział drogowy obejmie statystykę dróg Wołynia w porównaniu z innemi krajami i innemi dzielnicami Państwa pod względem: ilości dróg, przypadających na 1 klm.^{2} i stu mieszkańców, ilości wydawanych na drogi kredytów, wreszcie obciążenia podatkowe drogowe. Ponadto wystawione będą projekty dróg, mapy drogowe Wołynia, typy mostów drogowych, fotografje większych objektów drogowych, maszyny drogowe, wraz z eksponatami firm dostarczających kamień, betony, kostkę i t. p.

Nader ciekawie zapowiada się dział meljoracyjny wobec aktualności zagadnień o meljoracjach Wołynia. Po raz pierwszy ujrzymy model plastyczny Wołynia w formacie 2×2,5 m.^{2}, wykonany kosztem Okr. Dyr. Rob. Publ. W-wa Woł. Prace są w toku nad sporządzaniem: wykresów i projektów osuszenia Wołynia, albumu dorzeczy zawierającego 600 planszetów, mapy hydrograficznej Wołynia i t. p. Ponadto mają być wykonane na terenie wystawy pokazowe poletka półmorgowe we wszystkich stadjach meljoracji szczegółowej łącznie z eksponatami maszyn i narzędzi meljoracyjnych. W związku z wykonywaniem ustawy wodnej na Wołyniu zapowiedzianym jest eksponat wzorowego projektu młyna z urządzeniami wodnemi, modelami urządzenia progów, upustów i t. p., co obudzi niezawodnie zainteresowanie szerokiego ogółu techników jako że, po raz pierwszy, będą mieli możność spotkać się z publicznym credo władzy wodnej.

Dział budowlany gromadzi obfity materjał, dotyczący projektów gmachów publicznych, państwowych, kolonji urzędniczych i okazalszych budynków prywatnych. Nie mniej ciekawie zapowiadają się dane statystyczne, obejmujące statystykę rozwoju budownictwa miejskiego, inwestycji i urządzeń kulturalno-sanitarnych w porównaniu z innemi miastami w kraju i zagranicą, statystykę zniszczeń i dotychczasowej odbudowy osiedli, wsi i miast. Na placu wystawowym wzniesiona będzie wzorowa zagroda, wykonana z materjałów zastępczych, czem w pierwszem rzędzie bezwątpienia zainteresowane zostaną sfery rolnicze wsi Wołynia.

Ponadto w całym szeregu eksponatów z tartaków, cegielń, kaflarni, dachówczarni i t. p. reprezentowany będzie przemysł budowlany.

Już tylko na podstawie tego, co powyżej przytoczyliśmy, należy stwierdzić, że, o ile zamiary staną się czynami, Wołyńska Wystawa obudzi i obudzić musi powszechne zainteresowanie. Zainteresowanie to, jak nas informowano, szczególniej zauważa się wśród sfer rolniczo-przemysłowych, czego wyrazem jest to, że cały szereg firm krajowych i zagranicznych, dla których Wołyński rynek zbytu znany był ze sporadycznych tranzakcji wzajemnych — zgłasza swój akces w Wystawie.

Należy mniemać, że, w rozumieniu gospodarczego znaczenia i własnych interesów, wystawcy dążyć będą do zaprezentowania na Wystawie swej wytwórczości, nawiązując tem samem lepszy wzajemny kontakt i uzyskując lepszą znajomość tego, co Wołyń posiada i wzamian czego, co potrzebuje.

W sprawie wyboru olejów smarnych do maszyn napędowych.

Wielkie znaczenie dla sprawności i długości pracy maszyny ma dobór odpowiedniej jakości olejów smarnych i należyte wykorzystanie ich właściwości. Określenie jakości olejów większa część nabywców takowych dla własnej potrzeby przeprowadza w sposób bardzo prymitywny, a mianowicie gatunek ustala się na podstawie odcieni koloru a smarność, rozcierając kilka kropel nabywanego oleju między palcami. Że ocena w ten sposób dobroci smarów faktycznie nie daje żadnych gwarancji, jest zupełnie jasnem wobec tego, że w tym wypadku wybór jest uzależniony od nieścisłych badań, opartych na naszych zmysłach. W handlu wartość olejów określa się według danych analitycznych: ciężaru właściwego, punktu zapłonu, punktu płonienia i wiskozy, a więc takich danych, które służyć mogą jedynie do klasyfikacji olejów, np., dla określenia czy dany olej maszynowy jest lekki, średni lub ciężki, czy dany olej jest olejem maszynowym czy też cylindrowym i t. p. Że przyjęte w handlu określenie wartości olejów mija się z celem, łatwo zrozumieć, jeżeli przypomnimy sobie, naprzykład, że punkt zapłonu olejów, uży-

wanych do smarowania łożysk (165—190° C.), nie odgrywa roli, gdyż temperatura łożysk rzadko kiedy przekracza 75—80° C. Również bez znaczenia jest punkt zapłonu olejów cylindrowych, używanych do silników spalinowych, albowiem temperatura w cylindrach takowych jest zawsze znacznie wyższa od tego punktu. Podobnież i do wiskozy (ciekłości) olejów cylindrowych można nieprzywiązywać wagi wobec tego, że w miejscach stosowania tych olejów panuje tak wysoka temperatura, że każdy olej staje się w niej rzadki jak woda. Odrzucając przytoczone wyżej sposoby określania jakości smarów, stwierdzić należy, że mechaników, dbałych o sprawność funkcjonowania maszyn, musi najbardziej interesować smarność używanych olejów. Niestety, dotychczas ani teoretycznie ani też praktycznie nie udało się określić liczbowo tej właściwości olejów. W każdym poszczególnym wypadku ustalenie najbardziej odpowiedniego do użytku oleju jest rzeczą dość trudną. Wybór najbardziej odpowiedniego oleju smarnego przeprowadza się drogą doświadczalną, co jest rzeczą zrozumiałą, jeżeli zważymy, że wybór ten zależy np. dla olejów cylindrowych, używanych do maszyn spalinowych, od temperatury w cylindrach silnika, systemu smarowania, stopnia uszczelnienia tłoków etc., dla olejów zaś maszynowych, używanych do smarowania łożysk, od ilości obrotów wała, jego średniego ciśnienia w łożysku, temperatury tegoż, sposobu doprowadzania oleju etc. Próbowano określać wartość olejów smarnych za pomocą specjalnych maszyn próbnych, jednakże bez dodatnich wyników. Chodzi o to, że w maszynach próbnych nie udało się wytworzyć wszystkich tych warunków, w których zwykle maszyny pracują w rzeczywistości. Mnogość czynników, od których zależy, czy dany olej może być uznany za najbardziej nadający się dla danej maszyny, pozbawia możności opierania się wyłącznie na danych analitycznych, wymaga natomiast przeprowadzenia całego szeregu ścisłych badań. Tam, gdzie brak odpowiednich fachowców, należy zrezygnować z zamiaru określenia wartości olejów smarnych na własną rękę. Najlepiej w tym wypadku zwrócić się do jednej z poważniejszych firm, produkujących smary, i, podawszy warunki pracy maszyny, zastosować się do udzielonych wskazówek, ściśle przytrzymując się przytem wskazanego sposobu smarowania.

H. L.

PRZEGLĄD CZASOPISM.

Wykorzystanie ciepła morskiej wody.

W Belgji w Ougrée Marihagi przeprowadzane są obecnie doświadczenia w celu stwierdzenia w praktyce możności wykorzystania ciepła morskiej wody systemem Glauda i Boucherot'a. Doświadczalne to urządzenie wykorzystuje ciepło wód odpływowych ze stalowni, wodę dla chłodzenia bierze z rzeki Mozy. Ciepła woda wchodzi do kotła, w którym ciśnienie jest niższe od atmosferycznego, wobec czego część wody przetwarza się w parę, przyczem temperatura obniża się o 3° C. Pozostała niewyparowana woda natychmiast wypływa na zewnątrz. Para, wytworzona w kotle, wstępuje do parowej turbiny, wykonywa pracę i przechodzi do kondensatora. Woda, ochładzająca kondensator, nagrzewa się o 3°C.

Na podstawie rezultatów pracy powyżej opisanego doświadczalnego urządzenia możemy stwierdzić, że ciepło wody morskiej może też być wykorzystane dla otrzymania pracy mechanicznej. Możność ta polega na różnicy temperatur wody, znajdującej się w głębi morza i na powierzchni.

To samo urządzenie doświadczalne dowodzi, że przy przepompowywaniu 750 m^3 wody chłodnej i ciepłej z różnicą temperatur 15-20°C można otrzymać z prądnicy, połączonej bezpośrednio z parową turbiną, mającą 5700 obr./min., około 55-60 kW. Dla przepompowania tej ilości wody w warunkach doświadczalnych zużywa się 18-20 kW. Powyższy rozchód nie obejmuje strat energji, którą powinno zużyć dla pompowania wody z wielkich morskich głębin.

(„The Engeneer")

Kotły parowe na stacjach elektrycznych.

Współczynnik wydajności współczesnych motorów dochodzi obecnie do 87—89% i dlatego może być podwyższony w kierunku termicznym b. nieznacznie. Jednak można zauważyć ciągłe postępy w czysto konstrukcyjnej dziedzinie budowy kotłów, co wpływa na potanienie samej instalacji oraz na zmniejszenie wydatków jej utrzymania. Wprowadzenie jako paliwa miału węglowego wywarło wielki wpływ na rozwój gospodarki parowej nietylko przez umożliwienie budowy kotłów o wielkiej wydajności, ale pośrednio wpłynęło ua udoskonalenie budowy zwyczajnych palenisk, które obecnie swą wydajnością i zdolnością przystosowania się do zmian obciążenia nie wiele ustępują paleniskom na miał węglowy. Znaczne potanienie produkcji można osiągnąć przez użycie odpadków paliwa i użytkowanie uchodzącego ciepła. W. T. Townend radzi zamiast modnych obecnie wielkich instalacji elektrycznych łączyć dla wspólnej pracy cały szereg mniejszych, budując je w miejscach, gdzie można wykorzystać odpadki gazów (w piecach koksowych, wielkich piecach i t. p.). W tych wypadkach elektrownie, pracujące na odpadkach gazowych, wzięłyby na siebie stałą pracę, stacja parowa, opalana miałem węglowym, służyłaby dla pokrycia szczytu obciążenia.

(„Engineering").

Rozwój lekkich szybkobieżnych silników spalinowych.

Najwyższy termiczny współczynnik wydajności silników spalinowych 39,5 w stosunku do siły użytecznej, działającej na wał, daje dotychczas silnik typu samochodowego „Napier". Na polu doświadczalnem „Royal Airomft Etablishnecut", był wypróbowany szybkobieżny silnik systemu Diesel'a o średnicy cylindra 203,2 m/m i 1000 obrotów na minutę, który dla współczynnika termicznego dał rezultat 38,8. Średnio waga motoru w ciągu 10 lat zmniejszyła się dwukrotnie. Silnik dla lotnictwa o mocy 900 K.M. firmy „Bristol Mercury", łącznie z dodatkowemi częściami ma najmniejszą wagę 0,414 kg./K.M., podczas gdy najlżejszy silnik Diesel'a ma wagę 3,16 kg. na 1 K.M. Ciężar swoisty znajdujących się w obiegu handlowym szybkobieżnych silników Diesel'a od 30

do 300 K.M. sięga od 6,8 do 15,8 kg. na 1 K.M. Ilość obrotów może być jeszcze powiększona aż do średniej szybkości tłoku do 12,23 m/sek przez zwiększenie powierzchni użytecznego poprzecznego przekroju zaworu i zmniejszenie strat na tarcie.

(„Engineering“).

Przemysł radjowy w Stanach Zjednoczonych A. P.

W Stanach Ameryki Północnej w przemyśle radjowym pracuje obecnie około 320 000 ludzi. Jak wielką jest ta wytwórczość, możemy sądzić z cyfr, które głoszą, że w roku 1927 sprzedano wyrobów radjowych na 500 mil. dol. Jednak, mimo tak wielkiej produkcji, rynek wewnętrzny nie jest nasyconym, gdyż na 28 miljonów samodzielnych gospodarstw tylko 10 miljonów posiada radjoodbiorcze aparaty. Coraz więcej rozpowszechnia się w Ameryce podaż na przyrządy, umożliwiające przyłączenie aparatów odbiorczych do publicznych sieci elektrycznych. Ustalono, że przeciętnie rozchód energji elektrycznej na taki aparat wynosi około 8/kWh miesięcznie, co wynosi 25 — 40% ogólnego zużycia prądu w średniem gospodarstwie. Dlategoteż elektrownie biorą obecnie ten rozchód pod uwagę.

(„Electrical World“)

Wykorzystanie dwutorowej kolei żelaznej w dwóch kierunkach.

Jako przyczynek do umiejętnego wykorzystania sieci drogi żelaznej podajemy kilka przykładów, zaczerpniętych z eksploatacji dróg zagranicznych. Droga żelazna, prowadząca z Chicago do N. Orleanu, jest na początkowych 50 klm. wielotorową, następne 8 klm, 4-torowe, następne 40 klm. 3-torowe i pozostała część drogi do N. Orleanu 2-torowa.

Na dwutorowej drodze, łączącej st. Gilman ze st. St.-Louis na odcinku Otto-Gilman odbywa się niezmierny ruch i z tego powodu w 1924 r. okazała się nieodzowność puścić pociągi w dwóch kierunkach po obydwóch torach, tak jak się to czyni przy jednotorowej trasie. Całą odległość podzielono na 4 sekcje po 8 klm. i umiejętnym rozkładem jazdy doprowadzono do tego, że w przeciągu 24 godzin odcinek przepuszcza w każdym kierunku 11—13 pociągów osobowych i 21—26 towarowych.

(„V. D. I.“)

Hangar z żelazo-betonu.

Francuskie Ministerstwo Wojskowe objęło w posiadanie opodal miejscowości Orly olbrzymi hangar o powierzchni użytecznej 7500 m². Hangar ten składa się z czterech oddzielnych hal, z których środkowa jako główna posiada 60 m. długości i 55.8 m. szerokości. Hala ta przekryta jest parabolicznym dachem, który spoczywa na 41 betonowych belkach stropowych, rozstawionych co 1.5 m. Stropy opierają się na podłużnej żelazo-betonowej ławie, biegnącej wzdłuż obydwu ścian a spoczywającej na 11 słupach z każdej strony; słupy te posiadają przekrój 0.6×0.6 m., są wysokie po 14.25 m. i przy każdej ścianie rozstawione w odstępach 6-metrowych. Na belkach tych spoczywa również konstrukcja dachowa przylegających obustronnie do hali głównej bocznych pomieszczeń hangarowych o wymiarach zasadniczych 60 × 35 × 7.65 m. Hala główna (środkowa) zaopatrzona jest 4 żelaznemi wrotami rozsuwalnemi przy pomocy elektryczności. Wrota mają po 13.08 m. szerokości i 12 m. wysokości.

Całkowity czas trwania budowy wynosił 3 miesiące, a koszta osiągnęły sumę 3 miljonów franków.

KRONIKA.

Elektryfikacja Wołynia.

Krzemieniec.

Jak dowiadujemy się, Zarząd miasta Krzemieńca w wynikach rozprawy ofertowej, która odbyła się w lutym b. r. obrał dla elektrowni miejskiej jako silnik lokomobilę firmy „Wolf“ z Magdeburga. W ten sposób została definitywnie załatwiona sprawa, która w swoim czasie nastręczała wiele debatów co do wyboru silnika. Na uwagę zasługuje ta okoliczność, że przetarg w zasadzie dotyczył i przewidywał dostawę silników spalinowych systemu Diesla i wśród oferentów tylko jedna firma „Wolf“ wystąpiła ze swą lokomobilą— czyli, że, z chwilą wybrania przez Zarząd miasta jako silnika lokomobili, właściwy cel przetargu został chybiony, gdyż innych ofert na lokomobile nie było, a więc nie może być mowy o konkurencji ceny. Czy nie byłoby na przyszłość logicznem i wskazanem, aby z chwilą decyzji Zarządu miasta, że silnikiem elektrowni ma być maszyna parowa, ponownie zostały zniesione warunki dotychczasowe przetargu i ponownie został ogłoszony sam przetarg, jako dotyczący dostawy maszyny parowej a nie silników spalików spalinowych, przez co umożliwionem byłoby wzięcie udziału w przetargu szeregu firm i fabryk, wytwarzających maszyny parowe. Dawałoby to pewniejszą gwarancję Zarządowi miasta, że wybiera ofertę konknurencyjną pod względem warunków technicznych samej maszyny, jakoteż i jej ceny. Przy dotychczasowym stanie rzeczy Zarząd miasta na podstawie złożonych ofert na silniki spalinowe, wybierając jedyną złożoną ofertę na lokomobile, nie miał istotnej możności porównania nie tylko ceny, lecz także technicznych gwarancji maszyny parowej jako takiej.

Kowel.

W dn. 19-tym b. m. ma się odbyć rozprawa ofertowa na urządzenie elektrowni miejskiej w Kowlu. Szczegółowe warunki przetargowe wraz z odrysem projektowanej sieci rozdzielczej są do nabycia w Magistracie m. Kowla za cenę 50 zł. jako kompletu. Przewidywanem jest ustawienie silników Dieslowskich 120, 250 i 360 KM. wraz z prądnicami dla trójprądu 3000 V, instalacja rozdzielni, ułożenie kabla zasilającego wysokiego napięcia z czterema transformatorami olejowymi po 50 i 30 kw. dla napięcia wtórnego 380/220 V.

Bliższych szczegów nie mogliśmy zasięgnąć, gdyż Magistrat m. Kowla nie posiada dotychczas inżyniera miejskiego (od chwili ustąpienia poprzednika), któremu bliżej znane byłyby techniczne warunki lokalne inwestycyj w elektrowni miejskiej.

Dubno.

W dniach 5—9 b. m. odbyła się z ramienia magistratu m. Dubna, przy udziale przedstawicieli Urzędu Wojewódzkiego, Okręgowej Dyrekcji Robót Publicznych, Magistratu i firmy „Elektrodub“, eksploatującej elektrownię w m. Dubnie, komisja rzeczoznawców w celu oszacowania urządzenia elektrowni i ustalenia taryfy za prąd.

Po szczegółowem zbadaniu całego rzeczowego materjału, rzeczoznawcy jednogłośnie określili wydatki, poniesione przez przedsiębiorców na nowe inwestycje i remont starych, w wysokości ok. 134.000 zł., jaką to kwotę ewent. miasto miało by zwrócić T-wu „Elektrodub“, w razie zdecydowania się na przejęcie eksploatacji elektrowni w swój zarząd. Szacunek ten został zaakceptowany przez obie strony. Wieczorem 9 b. m. odbyło się posiedzenie Magistratu wspólnie z Miejską Komisją Elektryczną i postanowiono wszcząć starania o uzyskanie kwoty, potrzebnej do spłacenia T-wa „Elektrodub“, przyczem tak dalsze prowadzenie elektrowni istniejącej jak i nową elektrownię, która ma być wybudowana w odpowiedniejszem miejscu, zadecydowano prowadzić we własnym zakresie. Firma „Elektrodub“ zgodziła się na przelew swych praw na Magistrat, o ile takowy powyżej wymienioną kwotę wpłaci w terminie, który zostanie obustronnie ustalony.

Wprowadzona przez firmę „Elektrodub“ podwyżka taryfy za dostarczaną energję do 1 zł./kWh. dla abonentów prywatnych została przyznana na podstawie przeprowadzonej kalkulacji. Z chwilą ujęcia osiągniętego porozumienia w formę protokółu, czy to umowy przejściowej, firma „Elektrodub“ zobowiązała się oświetlać bezpłatnie ulice miasta istniejącą ilością żarówek od zmroku do świtu. Pobieranie opłat według nowej taryfy 1 zł./1 kWh. dla abonentów prywatnych na mocy indywidualnych umów T-wo „Elektrodub“ ma zastosować od dn. 1. VII r. b., utrzymując dla urzędów państwowych i komunalnych dotychczasową taryfę 75 gr. / 1 kWh., wzg. 50 gr. / 1 kWh. Osiągnięte w myśl intencji Urz. Wojew. porozumienie ma być ujęte w formę protokółu lub przejściowej umowy w terminie 10 dni.

Równe.

Powiększenie elektrowni miejskiej w Równem pomimo naglącej potrzeby nie może w r. b. być uskutecznione, ponieważ dotychczasowy projekt rozszerzenia, polegający na kontynuowaniu nadal prądu stałego 2 × 220 V, spotkał się z ostrą krytyką zarówno czynników urzędowych jak i sfer fachowych. Na plenarnem posiedzeniu Rady Miejskiej w początkach b. miesiąca rozpatrzono opinję, wypowiedzianą przez radcę Min. Rob. Publ. inż. Jankowskiego i zaproszonego przez Magistrat na skutek interwencji władz nadzorczych wojewódzkich prof. Sokolnickiego, przyczem postanowiono w myśl tejże opinji zaniechać rozszerzenia obecnej elektrowni prądu stałego, natomiast przystąpić do budowy nowej ze stopniowem przejściem do prądu wysokiego napięcia. Koszt budowy nowej elektrowni w pierwszym roku wynosić będzie około 850.000 zł. Do opracowania nowego projektu Wydział Techniczny Magistratu przystępuje jeszcze w r.b.

Łuck.

W związku z rosnącem zapotrzebowaniem na prąd elektryczny dla celów oświetlenia i przemy drobnego, elektrownia Łucka jeszcze w bieżącym sezonie instaluje dodatkowy silnik o mocy 350 KM. Silnikiem tym będzie maszyna parowa jednocylindrowa firmy „Stocznia Gdańska“ z kotłem syst. „Borsig“ o pow. ogrzewalnej 125 m².

Ustawienie całkowite agregatu ma być uskutecznione w terminie 3-miesięcznym. Maszyna parowa obsługiwać ma stałe zapotrzebowanie na prąd, natomiast pokrycie szczytu obciążenia zaspakajać będzie pracujący obecnie silnik Diesla 240 KM.

Jest to pierwszy wypadek częściowego przejścia na gospodarkę parową w elektrowni na Wołyniu.

Roboty nurtowe na Styrze.

Z każdym rokiem coraz więcej daje się zauważyć zwiększenie ruchu na Styrze: powiększa się ilość kursujących barek, mogących podejmować ładunek do 50 tonn, stale kursuje pomiędzy Kołkami a Targowicą parostatek „Herold“ o sile 80 HP., holujący do Łucka barki, ładowane przeważnie drzewem opałowem do 150 tonn, częściej zauważa się przepływające tratwy, niewielkie łodzie transportowe i motorówki.

Czynione są widoczne wysiłki ze strony Zarządu Dróg Wodnych w Łucku celem rychlejszego użeglownienia Styru .Już obecnie, pomimo późnej wiosny i dość wysokiego stanu wody, który trzymał się do maja miesiąca, Zarząd zdążył odremontować swój tabor rzeczny i użyć go do robót nurtowych.

Została usunięta dość poważna przeszkoda w Niezwierzu, na odcinku Kołki — Łuck, w postaci tamy faszynowej z narzutu kamiennego dla celów poruszania młyna-pływaka, zwężająca koryto rzeki do 8 metr., który to młyn orzeczeniem wodno-prawnem Urzędu Wojewódzkiego został usunięty, a pozostałe urządzenia wodne dla piętrzenia wody, jak to wspomniana tama, próg młynski etc. rozebrane za pomocą prądówki i usunięte z koryta, wobec czego rzeka w tem miejscu przywróciła swój normalny bieg. Obecnie taż sama prądówka wykonuje identyczną robotę poniżej Kołek pod Czartoryskiem przy młynie wodnym w Nowosiołkach.

W ten sposób odcinek rzeki Styru od Chrynik pod Beresteczkiem i w dół do wsi Ostrów pod Rafałówką na przestrzeni 230 klm. zostanie kompletnie oczyszczony od młynów i wszelkich innych przeszkód, jak to: pni, karczy, pali po zburzonych podczas wojny europejskiej młynach, mostach strategicznych i innych zatopionych objektów, pozostaną tylko na będącym w mowie odcinku w niektórych miejscach mielizny i odsypiska, jak w Sokulu, Borowiczach i Czartorysku, które również, dzięki zabiegom i energji Dyrekcji Dróg Wodnych w Wilnie, zostaną usunięte za pomocą pogłębiarki „Nurt“, wyznaczonej dla robót nurtowych na Styrze.

Jak nas informują, obecnie pracująca prądówka, po zakończeniu swych robót w Nowosiołkach, wyrusza do Targowicy na rz. Ikwę, gdzie przystąpi do usunięcia jazów młyńskich, pali i resztek innych urządzeń wodnych po spalonym podczas wojny młynie turbinowym, poczem pójdzie w górę rzeki do Dubna dla usuwania napotykanych po drodze przeszkód. Należy zaznaczyć, iż w ostatnich czasach

daje się zauważyć ogólne zainteresowanie się rzeką Ikwą ze strony przemysłowców, tak drzewnych, jak i zbożowych, prócz tego ubiega się o rychlejsze doprowadzenie jej do stanu żeglowności największa na Wołyniu cegielnia braci Łuszczewskich w Łucku, mająca za zadanie zasilać swemi wyrobami drogą wodną powiaty Dubieński i Krzemieniecki. Druga prądówka pracuje poniżej Rafałówki, której zadaniem jest oczyszczenie Styru w dolnym biegu do miejscowości Stare Konie.

Już obecnie możemy powiedzieć, że w granicach Województwa Wołyńskiego Styr jest oczyszczony od przeszkód i całkiem możliwy dla żeglugi, pozostaje tylko jeden młyn w Chrynikach, lecz i ten ma być w najbliższym czasie usunięty drogą wywłaszczenia, a wtedy zniknie ostatnia przeszkoda, uniemożliwiająca dotychczas żeglugę do Beresteczka. Pozostanie wtedy do przeprowadzenia usunięcie całego szeregu młynów-pływaków w granicach Województwa Poleskiego; dotychczas w tym kierunku Urząd Wojewódzki Poleski nic nie zrobił, lecz miejmy nadzieję, że wreszcie zainteresuje się tymi młynami i pójdzie za przykładem Województwa Wołyńskiego.

Z zagadnień mieszkaniowych.

Jednem z najgłówniejszych naszych zadań jest rozwiązanie zagadnienia budowy mieszkań tanich, zdrowych i dostępnych dla ludzi o skromnych dochodach.

Wciąż narzekamy na zastój budowlany, brak intensywności i rozmachu w budownictwie mieszkaniowem, co posiada swe uzasadnienie i słuszność. Tak coś niecoś się buduje, ale czy te budowle odpowiadają warunkom i potrzebom podstawowym — tego stwierdzić nie można. Nawet przez najbardziej różowe szkła nikt dojrzeć nie zdoła jakiegoś na większą skalę ruchu budowlanego.

Nie należy też brać za złe ludziom, że wciąż o tej bolączce budowlanej wspominają, bo pomimo, że przecież wciąż się gada o ruchu budowlanym, o poprawie warunków mieszkaniowych, jednak widocznego znaku poprawy stosunków jakoś dotychczas nie zauważą się.

Jednak coś należy zrobić, ażeby zaradzić z miejsca bolączce mieszkaniowej. Otóż w tym miesiącu obradował w Warszawie Zjazd Ligi Gospodarczej, poświęcony palącej sprawie głodu mieszkaniowego. Wygłoszono na nim szereg przemówień i referatów, które z rozmaitych stron wyświetlają przyczyny klęski mieszkaniowej.

Między innymi Prezydent m. Warszawy, inż. Słomiński, podniósł w swem przemówieniu, iż budowa domów mieszkalnych jest dziś droga. Koszt budowy jednej izby wynosi 8000 zł. Procenty i amortyzację tej sumy trzeba przyjąć na 800 zł. rocznie, do czego jeszcze dochodzi koszt utrzymania domu w porządku, remontu, dozorcy i tp. w wysokości 200 zł. rocznie na izbę, dlatego koszt wynajmu jednej izby wynosi 1000 zł. rocznie, czyli 80 zł. miesięcznie, a więc sumę nie dla wszystkich dostępna.

Trzeba więc dążyć do tego, aby koszt wynajmu jednej izby sprowadzić do 40—45 zł. miesięcznie. Do tego dążyć należy przez wprowadzenie do budownictwa mechanizacji robót, normalizacji mieszkań i artykułów budowlanych.

A więc z tego wynika, iż należy budować domy zwarte, wielopiętrowe, o małych mieszkaniach, nie uzależniać rozwoju budownictwa wyłącznie od pomocy kredytowej Państwa, lecz rozwiązania kwestji należy szukać w inicjatywie prywatnej, spółdzielczej i samorządowej.

Żadne sztuczne środki bolączki mieszkaniowej u nas nie rozwiążą, ponieważ budujemy domy za drogo.

Nie od rzeczy będzie stwierdzić, że w większych skupieniach miejskich na Wołyniu, jak Równe, Łuck etc. cena wynajmu mieszkań w nowozbudowanych domach wyraża się cyfrą nie mniejszą niż 100 zł. od pokoju (izby), zaś w starych domach bez najprymitywniejszych wygód cena za pokój waha się od 50 do 80 zł., przyczem komorne pobierane bywa w całości zgóry za rok.

C. R.

Odcinek kolejowy Łuck—Stojanów.

W końcu ubiegłego miesiąca w związku z oddawna zapowiedzianym terminem oddania do użytku publicznego toru kolejowego Sienkiewiczówka — Stojanów odbyła się próbna jazda. Próba ta jednak nie wypadła szczęśliwie, gdyż lokomotywa wraz z czterema wagonami towarowymi stoczyła się na skarpę nasypu pod miejscowością Zwieniacze nieopodal Sienkiewiczówki. Jak okazało się, w miejscu tem tor kolejowy przechodzi wysokim bo około 3.5 m. nasypem w terenie błotnistym; nasyp ten, jak nas informowano, był wykonywanym w latach ubiegłych bez dostatecznego zsondowania samych błot i przy niedostatecznem umocnieniu podstawy i skarp nasypu, skutkiem czego tor kolejowy pod obciążeniem próbnem rozsunął się, powodując obsunięcie się lokomotywy wraz z wagonami. Na szczęście, wypadku z ludzmi nie było, gdyż maszynista, prowadzący lokomotywę, zdążył w porę wyskoczyć. Prawdopodobnie przy wstępnych próbach obciążenia toru przez inercyjne toczenie wagonów—platform z ładunkiem nie zauważono jakichbądź deformacji i dopiero przy próbie z lokomotywą spotkano się z katastrofą.

Próby te jakoteż i dozór samej budowy linji Sienkiewiczówka — Stojanów wykonywała Lwowska Dyr. Kol. Mimo to chwilowe niepowodzenie czynione są wysiłki, aby w najbliższym czasie jeszcze w r.b. oddać do użytku publicznego ten odcinek kolejowy, ułatwiający znacznie dotychczasową komunikację Łucka ze Lwowem drogą nie okrężną via Zdołbunów.

Z L. O. P. P. w Łucku.

Dn. 16 b. m. odbył się przetarg na budowę budynków gospodarczych L. O. P. P. w Łucku. W budynkach tych mieścić się będzie centrala elektryczna, warsztaty lotnicze, ubikacje administracyjne, wreszcie mieszkanie dozorcy. W potrzebnej ilości cegłę L. O. P. P. nabył uprzednio, kosztem własnym daje wapno i piasek, tak że przetargiem została objęta tylko robocizna i reszta materjałów. Wobec stosunkowo niewielkiej sumy przetargowej do przetargu stanęło trzech miejscowych oferentów bez udziału ofert przedsiębiorstw większych. Roboty zostały oddane przedsiębiorcy p. Pokalukowi za ogólną sumę 33.000 zł., która to suma jest wyższa o 5% od przewidzianej kosztorysem, sporządzonym według cen kwietniowych b.r. Rozbieżność pomiędzy

cenami ofert wynosiła ± 10% od cen, przewidzianych kosztorysem, co może poniekąd świadczyć o zaczątku poprawy stosunków zarówno wśród oferentów jakoteż i o racjonalnym sporządzaniu kosztorysów, dostosowanych do istniejących warunków i cen rynku miejscowego. Zwracamy na ten szczegół uwagę dlatego, że w niektórych wypadkach na przetargach oficjalnych w sezonie bieżącym odstępstwa zniżkowe oferujących od cen kosztorysowych osiągały częstokroć 25 do 30% a nawet więcej. W obecnym wypadku przetargowym niedobór cen kosztorysowych w porównaniu z ofertami zgłoszonemi do przetargu tłomaczy się, z jednej strony pewną zwyżką cen od kwietnia b. r. zwłaszcza na drzewo budulcowe tudzież dążnością L. O. P. P. jako instytucji społecznej do zachowania maximum oszczędności przy kosztorysowaniu robót, zamierzonych do wykonania.

Po wykończeniu budowy nastąpi zainstalowanie agregatu elektrowni i sieci rozdzielczej dla oświetlania terenów lotniska L. O. P. P. a także koszar artyleryjskich i stacji kolejowej Łuck II.

Badania geologiczne na Polesiu i Wołyniu.

Wkrótce jak nas informują, mają być podjęte badania geologiczne na Polesiu i Wołyniu. Stały wzrost zapotrzebowań na materjały budowlane kamienne, spowodował konieczność bliższego zapoznania się zarówno co do jakości jakoteż i będącej do dyspozycji ilości skał krystalicznych występujących na tutejszych obszarach. W pierwszym rzędzie przedmiotem poszukiwań mają być okolice Klesowa na Polesiu, słynnego ze swych granitów nader obficie w tej miejscowości występujących. W następstwie dokonane maja być badania złóż kwarcytów w okolicach Smordwy w pow. Dubieńskim, którym to materjałem zwłaszcza interesują się organa drogowe dla potrzeb lokalnego budownictwa drogowego. Podjęta akcja budowy toru kolejowego do Janowej Doliny uzasadniona zostanie rezultatami badań nad bogactwem złóż bazaltowych w okolicach Podłużnego nad Horyniem. Toż samo w Berestowcu, jako głównym ognisku złóż bazaltowych Wołynia, stopniowo zostaną uzupełnione badania rozpoczęte w latach ubiegłych. W zamiarach dalszych jest zebranie danych o występowaniu fosforytów w okolicach Ludwipola i Ostroga.

Ponadto w związku z programowemi pracami nad projektem osuszenia Polesia podjęty ma być szereg badań hydrologicznych w dorzeczu rzeki Jasiołdy.

Badania geologiczne wchodzą w skład programowych na rok bieżący prac Państw. Instytuta Geologicznego w Warszawie, zaś badania hydrologiczne będą zakresem kompetencji Polskiej Dyrekcji Prac Meljoracyjnych w Brześciu n/Bugiem.

O inżynierach z zagr. dyplomami.

W Ministerstwie oświaty omawiana jest sprawa ujednostajnienia przepisów, dotyczących nostryfikacji (pozwolenie na odpowiedzialną, wolną praktykę w Polsce) dyplomów inżynierskich wyższych uczelni zagranicznych.

Dotychczas nostryfikacja przeprowadzana była indywidualnie. Obecnie nostryfikowane będą dyplomy wyższych uczelni szwajcarskich, czeskich, austryjackich i niemieckich.

Wobec poważnej ilości Polaków, posiadających dyplomy, względnie kończących obecnie wyższe uczelnie w wyżej wymienionych krajach, sprawa ta ma doniosłe znaczenie.

Z życia Wołyńskiego Stow. Techników.

Protokół

posiedzenia Wydziału W.S.T. z dnia 23 czerwca 1928r. Przewodniczący prezes H. Lange, obecni członkowie Wydziału: F. Kokesz, G. Głuszczuk, F. Raczyński, J. Romanowski i C. Romanowicz.

1. Przyjęto na członka stowarzyszenia Włodzimierza Kobec-Kierbec (Łuck, ul. Dolna 22).

2. W sprawie lokalu dla W. S. T. uchwalono upoważnić Prezesa kol. H. Langego do zawarcia umowy na wynajęcie lokalu przy ul. Sienkiewicza 22. Asygnować na przeprowadzenie remontu 700 zł., oraz poruczyć komisji gospodarczej zająć się umeblowaniem nowowynajętego lokalu.

Redaktor odpowiedzialny, **Inż. Henryk Lange**.
Wydawca: Wydział Wołyńskiego Stow. Techników.

OBWIESZCZENIE.

Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku poszukuje inżyniera na stanowisko Kierownika budowy kamieniołomów bazaltu w Janowej Dolinie w pow. Kowelskim woj. Wołyńskiego. Kandydaci ubiegający się o powyższą posadę winni odznaczać się zdolnościami organizacyjnemi co najmniej dziesięcioletnią praktyką fachową i złożyć następujące dokumenty w odpisach:

1) Dowód posiadania obywatelstwa Państwa polskiego.
2) Dyplom.
3) Metryka urodzenia.
4) Świadectwa odbytych praktyk i
5) Własnoręcznie napisany życiorys.

Ze względu na wysokie wymagania co do kwalifikacji kandydatów warunki wynagrodzenia do uzgodnienia, niezależnie od stopni służbowych.

Termin składania ofert upływa dnia 1 września r.b.

WOŁYŃSKA DYREKCJA ROBÓT PUBLICZNYCH
w Łucku.

SPECJALNĄ PAPĘ OGNIOCHRONNĄ BEZ SMOŁY

„KORIOLIT"

WYBOROWE WAPNO BUDOWLANE

dostarczają po najtańszych cenach

Dr. Przeworski, Bornstein i S-ka

Warszawa, ul. Marszałkowska 97a

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Zarząd Dróg Wodnych w Łucku, pl. Katedralny 3, podaje, do ogólnej wiadomości, że w dniu 28 lipca r. b. o godz. 11-ej rano odbędzie się w lokalu Zarządu ustny przetarg na sprzedaż zdemolowanego żelaznego kadłuba statku „Malwina" o wym. 28 × 3 × 2 metr., wydobytego przy oczyszczeniu nurtu rz. Styru.

Omawiany statek znajduje się na prawym brzegu rz. Styru w Rożyszczach.

Osoby, przyjmujace udział w przetargu, winne złożyć do Komisji licytacyjnej, przed rozpoczęciem przetargu, wadjum w wysokości 10% od sumy wywołanej, stanowiącej 450 zł.

p. o. Kierownik Zarządu
(—) C. Romanowicz

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Wobec niedojścia do skutku przetargu, Zarząd Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. w Łucku ogłasza ponowny przetarg ofertowy na budowę domu murowanego gospodarczego na Lotnisku w Łucku o kubaturze 1115 mtr. kub. budynku.

Część materjałów budowlanych dostarczy Komitet Wojewódzki L.O.P.P. Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach do dnia 16 lipca b r. do godziny 12-ej w poł. w biurze Komitetu Wojewódzkiego w którym to dniu nastąpi o godzinie 17-ej otwarcie ofert.

Do oferty należy dołączyć kwit Miejskiej Kasy Oszczędności na wpłacone wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy.

Zarząd Komitetu zastrzega sobie dowolny wybór oferenta.

Rozpoczęcie robót nastąpi po przyjęciu oferty i podpisaniu umowy.

Szczegółowe wyjaśnienia i plany do przejrzenia jak również ślepe kosztorysy otrzymać można w Biurze Komitetu Wojewódzkiego L.O.P.P. (Gmach Województwa) w godzinach urzędowych.

w.z. Sekretarza
(—) W. Kościanowski

Wice-Prezes Zarządu
(—) W. Ossowski

KONKURS.

Magistrat m. Dubna Województwa Wołyńskiego ogłasza konkurs na stanowisko inżyniera-architekta miejskiego.

Reflektanci winni posiadać:

1) Ukończone wyższe studja fachowe i znajomość obowiązującego ustawodawstwa budowlanego.

2) Obywatelstwo polskie.

3) Gruntowną znajomość języka polskiego w mowie i piśmie.

4) Znajomość miejskiej gospodarki samorządowej.

Do obowiązków inżyniera-architekta miejskiego będzie należeć prowadzenie działu techniczno-budowlanego Magistratu i wszystkich spraw gospodarki miejskiej w dziedzinie techniczno-budowlanej.

Pobory według VII. (siódmej) kategorji płac urzędników państwowych plus 25% dodatku komunalnego, z ewentualnymi dodatkami za kierownictwo robotami budowlanemi miejskiemi, w razie prowadzenia takowych we własnym zakresie, w myśl okólnika Ministerstwa Robót Publicznych z dnia 9.IV.1925 r. Nr. 11—1523, opartego na uchwale Rady Ministrów z dn. 8 kwietnia 1925 r.

Oferty należy nadsyłać do Magistratu m. Dubna w terminie do dn. 25.VII.1928r.

Stanowisko powyższe jest do objęcia od 1 sierpnia 1928 r.

Do oferty należy dołączyć własnoręcznie napisany życiorys i odpisy dokumentów oraz powołać się na referencje.

Magistrat zastrzega, że pierwsze trzy miesiące służby będą zaliczone jako okres próbny.

MAGISTRAT MIASTA DUBNA

KONKURS.

Biuro projektu meljoracji Polesia przyjmie niezwłocznie kilkunastu inżynierów, o ile możności specjalistów wodnych, kilku inżynierów mierniczych, względnie mierniczych — w charakterze urzędników kontraktowych. Wynagrodzenie zależne będzie od kwalifikacji i praktyki, normowane w/g stopni płac urzędników państwowych.

W czasie wyjazdów na roboty polowe zwrot kosztów podróży i normalne djety w wysokości, odpowiadającej stopniowi uposażenia.

Możliwem jest nadto otrzymanie specjalnego dodatku do poborów, którego wysokość będzie później oznaczona.

Należycie udokumentowane podania należy wnosić do **Biura Projektu Meljoracji Polesia** w Brześciu n/B. ul. Krzywa 21.

DYREKTOR
(—) Inż. Józef Pruchnik.

1—2

OGŁOSZENIE.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Zdołbunowie ogłasza na dzień 20 lipca 1928r. przetarg ofertowy na wywiezienie kamienia Sejmikowego ze stacji Ożenin do miejsca robót, dostawę piasku oraz na wykonanie robót ziemnych i brukarskich przy rekonstrukcji odcinka drogi Ostróg—Ożenin przy kolonji Witolji na długości 227 metrów i budowę odcinka tejże drogi przy stacji Ożenin na długości 981 m. bież. Termin ukończenia robót rekonstrukcji odcinka i budowy odcinka do drogi dojazdowej do dnia 1 września r. b. a budowy odcinka drogi dojazdowej do stacji Ożenin do dnia 1 października r.b. Plany, profile, warunki techniczne i płatności są do przejrzenia w biurze Wydziału Powiatowego w Zdołbunowie codziennie od godz. 11 do 13-tej. Oferty należy składać w biurze Wydziału Powiatowego w Zdołbunowie do dn. 20 lipca 1928 roku do godziny 10-tej rano, w zapieczętowanych kopertach, zaopatrzonych w napis „oferta na wywiezienie kamienia, dostawę piasku, wykonanie robót ziemnych i brukarskich na drodze Ostróg-Ożenin" wraz z wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy, względnie dołączyć na tę sumę kwit kasy Sejmikowej.

Wydział Powiatowy pozostawia sobie prawo dowolnego wyboru oferenta niezależnie od podanej ceny, dokonania ustnego przetargu oraz nieuwzględnienia zgłoszonych ofert bez podania powodów.

PRZEWODNICZĄCY WYDZIAŁU
Starosta
(—) Jan Płachta.

m. Zdołbunów, dn. 4 lipca 1928r.

OBWIESZCZENIE O PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki Wołyński Dyrekcja Robót Publicznych w Łucku ogłasza niniejszym publiczny przetarg ofertowy na wykonanie robót brukarskich na km. 91 i 95 drogi państwowej Nr. 7/5 w obrębie m. Krzemieńca w ilości 4200 m.^{2} oraz na przebrukowanie 1500 m^2 na 117 kilm. w m. Wiśniowcu.

Ilość robót brukarskich może ulec zmianie o 25%. Oferty sporządzone w myśl obowiązujących przepisów M.R.P. z dołączeniem wadjum w wysokości 3% oferowanej sumy należy składać w zapieczętowanych kopertach w Państwowym Zarządzie Drogowym w Krzemieńcu do godz. 12-tej dnia 19 lipca r. b., otwarcie ofert nastąpi w tymże dniu o godzinie 13-tej.

Roboty brukarskie i przebrukowania mogą być traktowane łącznie, lub oddzielnie, co na kopercie należy zaznaczyć odpowiednim napisem: „Roboty brukarskie w Krzemieńcu" i „Roboty brukarskie w Wiśniowcu".

Ceny winny być podane za jednostkę roboty na podstawie ślepego kosztorysu, który można nabyć w Dyrekcji lub w P. Z. D. w Krzemieńcu, gdzie też będą podane warunki techniczne co do wykonania robót.

Materjał do robót dostarczy P.Z.D. w Krzemieńcu.

Dyrekcja zastrzega sobie prawo wyboru oferenta.

DYREKCJA ROBÓT PUBLICZNYCH
w ŁUCKU

OGŁOSZENIE.

Wydział Powiatowy Sejmiku w Łucku podaje do wiadomości firm zainteresowanych, że w dniu 2 sierpnia 1928 r. o godzinie 12 odbędzie się przetarg na zabrukowanie drogi Wojewódzkiej Łuck—Boremel na odcinku pierwszych 2-ch kilometrów od drogi Państwowej Łuck—Horochów 5-ty kilometr od m. Łucka, do 8.000 m² powierzchni z kamienia i piasku przedsiębiorcy.

Profile, plany, wykazy ziemnych robót oraz warunki przetargu można przeglądać od dnia 27 lipca do dnia I. VIII. 28 w godzinach urzędowych w Oddziale Drogowo-Technicznym Sejmiku Łuck, Sienkiewicza № 25.

Oferty należy składać w zapieczętowanych kopertach do godziny 12-ej dnia 2 sierpnia 1928 r. w biurze Wydziału Powiatowego — gmach Starostwa wraz z wadjum w wysokości 5% oferowanej sumy.

Na kopercie winien być napisany dokładny adres firmy.

Wydział Powiatowy zastrzega sobie prawo wyboru oferenta niezależnie od oferowanej sumy.

Przewodniczący Wydziału Powiatowego
Starosta Łucki

Łuck, 17 lipca 1928 r. (—) *J. Bonkowicz-Sittauer*

Łuck, dnia 28 czerwca 1928 roku.

OGŁOSZENIE PRZETARGU.

Urząd Wojewódzki Wołyński Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych m Łucku ogłasza przetarg ofertowy na odbudowę odwodu półkompanijnego K. O. P. w Bielczakach pow. Kostopolskiego (budynek drewn. o kub. około 2600 m³).

Oferty należy wnosić do Dyrekcji Robót Publicznych w Łucku z napisem „Oferta na odbudowę odwodu półkompanijnego K. O. P. w Belczakach" do dnia 12 lipca 1928 r. godz. 11-ej przed południem. Publiczne otwarcie ofert nastąpi w tym samym dniu i miejscu o godz. 12-ej. Bliższe objaśnienia zawarte są w ogłoszeniu o powyższym przetargu, zamieszczonem w Dzienniku Urzędowym „Monitorze Polskim" w Warszawie.

Dyrektor: *Inżynier* (—) *Księżopolski.*

KONKURS

Niniejszem Urząd Wojewódzki Wołyński Okręgowa Dyrekcja Rob. Publ. w Łucku ogłasza konkurs na stanowisko Kierownika Państwowego Zarządu Drogowego.

Do powyższego stanowiska przywiązane są pobory VII st. sł. z odpowiednim dodatkiem budowlanym, przewidzianym Uchwałą Rady Ministrów z dnia 8.IV-1925 r.

Do podania należy dołączyć:
1) Własnoręcznie napisany życiorys,
2) Poświadczony odpis dyplomu,
3) Odpisy zaświadczeń odbytych praktyk,
4) Świadectwo stanu zdrowia, wydane przez urzędowego lekarza powiatowego,
5) Odpis dokumentu, stwierdzającego posiadanie obywatelstwa Państwa Polskiego.

Termin składania ofert upływa z dniem 15 sierpnia 1928 roku.

Urząd Wojewódzki Wołyński
Okręgowa Dyrekcja Robót Publicznych.

„BETEW“
Biuro Techniczne Wołyńskie
Inż M. Kołmakow — L. Łakociński

Przedstawicielstwo i stały kontakt z wytwórniami krajowemi i zagranicznemi, silniki spalinowe, kotły, lokomobile, traktory, elektromotory, dynamo, miedź elektrolityczna.
Budowa i instalacja młynów, krupiarni, olejarni, tartaków i elektrowni.
Centralne ogrzewanie, kanalizacja, wodociągi.
Projektowanie, kosztorysowanie, ekspertyzy i porady techniczne.
Specjalny dział dla spraw wodnych.

Łuck, ul. Sienkiewicza 14 telefon 22.

INŻYNIER ARCHITEKT
FRANCISZEK KOKESZ
WYKONUJE
PROJEKTY WSZELKICH BUDOWLI,
(kościoły, cerkwie, budynki użyteczności publicznej, przemysłowe i mieszkaniowe)
ORAZ SPORZĄDZA KOSZTORYSY I PROWADZI ROBOTY BUDOWLANE
EKSPERTYZY W SPRAWACH BUDOWLANYCH
Łuck, ul. Sienkiewicza L. 26-b,
DOM BAKA
PRZYJMUJE W GODZ. 10 — 15
PORADY TECHNICZNE BEZPŁATNIE W GODZ. OD 9—10

WĄZKOTOROWE KOLEJKI
Wszelkie akcesorja oraz części składowe kolejek wązkotor., jak:
łubki, śruby i haki do szyn, stal, podkłady, żabki i śruby do tychże, luźne kółka, kompletne złożenia osiowe, łożyska rolikowe i kompozycyjne, też dla istniejących już kolejek, oraz żelazne taczki, obrotnice, zwrotnice, wózki kolebkowe, platformowe, leśne itp. itp. dostarcza zaraz wprost ze składu we **Lwowie** po przystępnych cenach od przeszło już 30 lat istniejąca
FIRMA
MAKSYMILJAN GELLES
Zaprzysiężony znawca sądowy
Nast. firmy „FERROVIA“
Lwów, pl. Marjacki 7. **Telefon 25-47.**
Prospekty. Katalogi. Oferty bezpłatnie.